Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 368

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 97105 — 2363/58 II

Bonn, den 6. Mai 1958

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. April 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über den Luftverkehr

nebst Begründung sowie dem Wortlaut des Abkommens in deutscher und serbokroatischer Sprache mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Auswärtigen.

Der Bundesrat hat in seiner 192. Sitzung am 2. Mai 1958 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 3551

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. April 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 10. April 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 13 des Abkommens gilt im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 22 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Flugrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Zweiseitige Luftverkehrsabkommen sind bereits vom Deutschen Reich vor dem zweiten Weltkrieg abgeschlossen worden, sie sind jedoch veraltet und müssen erneuert werden.

Nach Delegationsverhandlungen in Bonn wurde das Abkommen am 10. April 1957 als elftes deutsches zweiseitiges Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit in Bonn unterzeichnet. Es ist das erste Abkommen der Bundesrepublik Deutschland mit einem Staat, der nicht Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist. Jugoslawien hat zwar seinen Beitritt zu dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt[1]) (Chikagoer Abkommen) erklärt; die hierbei gemachten Vorbehalte hat die ICAO jedoch bisher nicht anerkannt. In das Abkommen wurden daher einige Vorschriften, die eng an grundlegende Vorschriften des Chikagoer Abkommens angelehnt sind, aufgenommen (Artikel 8, 10, 11 und 15). Im übrigen entspricht das Abkommen inhaltlich im wesentlichen den bisher von der Bundesrepublik abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 2). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die deutschen Luftverkehrsunternehmen zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland–Wien–Budapest–Belgrad.
2. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland–Wien–Budapest–Belgrad–Sofia–Athen und darüber hinaus.
3. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland–Wien–Budapest–Belgrad–Sofia–Istanbul und darüber hinaus.

Die jugoslawischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb folgender Linien berechtigt:

1. Von Punkten in der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien–Budapest–Wien–Frankfurt (Main).
2. Von Punkten in der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien–Budapest–Wien–Frankfurt (Main)–Brüssel–London und darüber hinaus.
3. Von Punkten in der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien–Budapest–Wien–München–Zürich–Paris und darüber hinaus.

II. Besondere Bemerkungen zu dem Abkommen

Artikel 2 Abs. 1 legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsstaaten zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt wird das Recht, Fluggäste, Post und Fracht im anderen Vertragsstaat abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Staat vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Diese kommerziellen Rechte entsprechen der in der Weltluftfahrt anzustrebenden Liberalisierung. Sie gewährleisten die volle Ausnutzung der bereitgestellten Kapazitäten. Nach einer besonderen Vereinbarung können die bezeichneten deutschen Luftverkehrsunternehmen jugoslawisches Hoheitsgebiet auch ohne Anflug des Flughafens Belgrad überfliegen.

Absatz 2 behandelt den Fluglinienplan.

Artikel 3 enthält ein ausdrückliches Kabotageverbot. Die Vorschrift, die auf jugoslawischen Wunsch aufgenommen wurde, hat nur verlautbarende Bedeutung, da die gewährten Verkehrsrechte bereits nach Artikel 2 Abs. 1 nur im internationalen Fluglinienverkehr ausgeübt werden können.

Artikel 6 gewährleistet, daß die von den bezeichneten Unternehmen bereitgestellte Kapazität (angebotene Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden kann. Die Bestimmung ist an das am 11. Februar 1946 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossene Bermuda-Abkommen angelehnt, das insoweit die von der ICAO eingeleitete freiheitliche Behandlung des Fluglinienverkehrs weiter entwickelt hat. Besonders eingehend wird in Absatz 3 Satz 2 das Recht der 5. Freiheit behandelt, das nur unter Beachtung der unter Buchstabe a bis c genannten Gesichtspunkte ausgeübt werden darf.

1) für die Bundesrepublik Deutschland wirksam geworden am 8. Juni 1956 (Bekanntmachung vom 12. Oktober 1956 — BGBl. II S. 934)

Insgesamt ist die Vorschrift so elastisch gehalten, daß jeder Vertragsstaat die Interessen seiner für die Ausübung der vereinbarten Fluglinienrechte bezeichneten Unternehmen gegenüber dem anderen Vertragsstaat wirksam vertreten kann.

Artikel 7 Abs. 2 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zwecks Nachprüfung der von den bezeichneten Unternehmen bereitgestellten Kapazitäten. Die Vorschrift ergänzt insofern Artikel 6.

Nach **Artikel 9** können die bezeichneten Unternehmen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates ein Unternehmen dieses Staates mit ihrer Vertretung beauftragen. Die Regelung entspricht dem geltenden jugoslawischen Recht.

Artikel 12 sieht für die Erhebung der Flughafengebühren Meistbegünstigung vor.

Die in **Artikel 13** vereinbarten Abgabenvergünstigungen auf dem Gebiet der Zölle, Verbrauch- und Umsatzsteuern halten sich im Rahmen der beiderseitigen nationalen Rechtsvorschriften.

Artikel 14 bringt für die Tarife die Grundsätze zur Anwendung, die im internationalen Luftverkehr maßgebend sind. In Betracht kommen hierfür vor allem die Tarife des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA). Die festgelegten Tarife sind den Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Einigen sich die Luftverkehrsunternehmen nicht, so sollen die Luftfahrtbehörden die Tarife durch Vereinbarung festsetzen.

Artikel 16 bis 18 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsstaaten und dem Schiedsgerichtsverfahren. Die Regelung entspricht dem in Luftverkehrsabkommen üblichen Verfahren.

Artikel 20 stellt klar, daß das Abkommen die früheren Abkommen zwischen den Vertragsstaaten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt aufhebt. In Betracht kommt das Abkommen vom 3. September 1936 über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Jugoslawien (Nachrichten für Luftfahrer 1936 S. 803).

III. Geltungsbereich des Abkommens

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Vertrages zur Regelung aus Krieg und Besatzung entstandener Fragen einstweilen nicht für Berlin.

Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

IV. Begründung des Gesetzes

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Wegen der in Artikel 13 vorgesehenen Vergünstigungen, die auch die Biersteuer berühren, bedarf das Gesetz nach Artikel 105 Abs. 3 und Artikel 106 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates.

Zu Artikel 2

Die Einführung von Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland im Saarland kann nur nach den Vorschriften des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage erfolgen. Die Anwendung des Artikels 13 des Abkommens, der zollrechtliche Vorschriften enthält, ist daher für das Saarland bis zum Ablauf der Übergangszeit auszuschließen (Artikel 3, 12, 13 und 15 des Saarvertrages).

Artikel 3 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 GG. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien über den Luftverkehr

Sporazum o vazdušnom saobraćaju izmedju Savezne Republike Nemačke i Federativne Narodne Republike Jugoslavije

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE FÖDERATIVE VOLKSREPUBLIK JUGOSLAWIEN

IN DEM WUNSCHE, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten zu regeln, haben auf der Grundlage der Gegenseitigkeit folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde", in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Föderative Volksrepublik Jugoslawien die Generaldirektion für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „Hoheitsgebiet" die unter der Staatshoheit eines Vertragsstaates stehenden Landgebiete und Küstengewässer sowie den Luftraum;

c) „Bezeichnetes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 4 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll;

d) „Fluglinienverkehr" jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durchgeführt wird;

e) „Internationaler Fluglinienverkehr" einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post und/oder Fracht an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

SAVEZNA REPUBLIKA NEMAČKA

i

FEDERATIVNA NARODNA REPUBLIKA JUGOSLAVIJA

U ŽELJI DA, na bazi reciprociteta, regulišu vazdušni saobraćaj izmedju njihovih teritorija, sporazumele su se o sledećem:

Član 1

U smislu ovog Sporazuma, ukoliko iz njegovog teksta ne proizilazi drukčije, znače:

a) „Vazduhoplovna vlast" — u odnosu na Saveznu Republiku Nemačku — Savezni ministar saobraćaja, u odnosu na Federativnu Narodnu Republiku Jugoslaviju — Uprava civilnog vazduhoplovstva, ili u oba slučaja svaka druga ovlašćena ustanova ili ličnost;

b) „Teritorija" — kopnena područja, teritorijalne vode i vazdušni prostor pod suverenitetom jedne Strane ugovornice;

c) „Odredjeno preduzeće" — preduzeće za vazdušni saobraćaj koje je jedna Strana ugovornica pismeno prijavila drugoj Strani ugovornici, u smislu člana 4 ovog Sporazuma, za obavljanje medjunarodnog vazdušnog saobraćaja utvrdjenog članom 2, stav (2), ovog Sporazuma;

d) „Vazdušni saobraćaj" — svaki redovni vazdušni saobraćaj koji se vrši vazduhoplovima namenjenim obavljanju javnog prenosa putnika, pošte i robe, odnosno samo robe;

e) „Medjunarodni vazdušni saobraćaj" — vazdušni saobraćaj koji se vrši kroz vazdušni prostor više od jedne države.

Član 2

(1) Svaka Strana ugovornica daje drugoj Strani ugovornici, u cilju obavljanja medjunarodnog vazdušnog saobraćaja od strane odredjenih preduzeća pravo ulaska i izlaska radi obavljanja prenosa putnika, pošte i robe, odnosno samo robe na mestima njene teritorije koja su navedena za svaku liniju utvrdjenu prema stavu (2) ovog člana.

(2) Linije na kojima su odredjena preduzeća obe Strane ugovornice ovlašćena da vrše medjunarodni vazdušni saobraćaj utvrdiće se planom linija koji će biti ugovoren izmenom nota.

Artikel 3

Die Luftverkehrsunternehmen eines Vertragsstaates sind nicht berechtigt, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates Fluggäste, Post und/oder Fracht zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates ist.

Član 3

Vazduhoplovna preduzeća jedne Strane ugovornice nisu ovlašćena da na teritoriji druge Strane ugovornice vrše uz naplatu prenos putnika, pošte i robe, odnosno samo robe kada imaju za opredeljenje jedno drugo mesto na teritoriji te Strane ugovornice.

Artikel 4

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

a) der Vertragsstaat, dem die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 14 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat kann einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zustehen.

Član 4

(1) Sa medjunarodnim vazdušnim saobraćajem na linijama utvrdjenim prema članu 2, stav (2), može u svako vreme da se otpočne kada:

a) Strana ugovornica, kojoj su data naznačena prava prema članu 2, stav (1), pismeno odredi jedno ili više preduzeća, i

b) Strana ugovornica koja daje ova prava izda dozvolu odredjenim preduzećima za obavljanje vazdušnog saobraćaja.

(2) Strana ugovornica koja daje pravo izdaće bez odlaganja dozvolu za obavljanje medjunarodnog vazdušnog saobraćaja, pod rezervom odredaba stavova (3) i (4) ovog člana i člana 14 ovog Sporazuma.

(3) Svaka Strana ugovornica može zahtevati od odredjenih preduzeća druge Strane ugovornice dokaze da su u stanju da ispunjavaju uslove utvrdjene zakonima i propisima prve Strane ugovornice za obavljanje medjunarodnog vazdušnog saobraćaja.

(4) Svaka Strana ugovornica može da uskrati svakom od odredjenih preduzeća druge Strane ugovornice pravo obavljanja saobraćaja priznato članom 2, ako ta preduzeća nisu u stanju da na zahtev prve Strane ugovornice podnesu dokaz da znatan deo imovine preduzeća i stvarna kontrola nad njima pripadaju državljanima ili udruženjima druge Strane ugovornice, ili njoj samoj.

Artikel 5

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 4 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 4 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 17 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Član 5

(1) Svaka Strana ugovornica može da povuče ili da ograniči dozvolu, izdatu prema članu 4, stav (2), ako se odredjena preduzeća ne pridržavaju zakona i propisa Strane ugovornice koja daje ta prava odnosno ako se ne pridržavaju odredaba ovog Sporazuma ili ako ne ispunjavaju obaveze koje iz njega proističu. To isto važi i ako se ne podnesu dokazi pomenuti u članu 4, stav (4). Svaka Strana ugovornica upotrebiće to pravo tek posle savetovanja u smislu člana 17 izuzev ako je, radi sprečavanja daljih prekršaja zakona ili propisa, potrebno neizostavno obustaviti saobraćaj ili primeniti ograničenje.

(2) Svaka Strana ugovornica ima pravo da pismenim saopštenjem upućenim drugoj Strani ugovornici zameni odredjena preduzeća s drugima. Nova prijavljena preduzeća uživaju ista prava i podležu istim obavezama kao ranija preduzeća.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen jedes Vertragsstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

Član 6

(1) Odredjenim preduzećima svake Strane ugovornice daće se jednake i pravične mogućnosti za obavljanje saobraćaja na svakoj liniji utvrdjenoj prema članu 2, stav (2).

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereit zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 7

(1) Die bezeichneten Unternehmen eines Vertragsstaates teilen den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates spätestens 30 Tage vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die Flugpläne, die vorgesehenen Flugzeugmuster und ihre Kennzeichen mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten können aus Gründen der Flugsicherheit und der ordnungsgemäßen Abfertigung der Flugzeuge am Boden Änderungen der in den Flugplänen vorgesehenen Landezeiten verlangen.

(2) Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 8

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates über den Einflug, den Aufenthalt, den Ausflug und den sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs auf oder über seinem Hoheitsgebiet werden auf die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates angewendet.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Post und Fracht, wie z. B. Vorschriften über Devisen, Einwanderung, Pässe, Zölle und Quarantäne werden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post und Fracht, die von den Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates befördert werden, angewendet, solange sie sich innerhalb der Grenzen seines Hoheitsgebietes befinden.

(2) Prilikom obavljanja medjunarodnog vazdušnog saobraćaja na linijama utvrdjenim prema članu 2, stav (2), odredjena preduzeća jedne Strane ugovornice vodiće računa o interesima prijavljenih preduzeća druge Strane ugovornice, kako se ne bi ometao saobraćaj koji ta preduzeća obavljaju na celoj liniji ili na jednom njenom delu.

(3) Medjunarodni vazdušni saobraćaj na linijama utvrdjenim prema članu 2, stav (2), treba pre svega da služi stavljanju na raspoloženje kapaciteta transporta koji odgovara predvidljivoj potražnji iz i za teritoriju Strane ugovornice koja je prijavila ta preduzeća. Pravo ovih preduzeća da obavljaju prenose izmedju mesta utvrdjenih prema članu 2, stav (2), koja se nalaze na teritoriji druge Strane ugovornice i mesta u trećim državama, primeniće se, u interesu urednog razvoja medjunarodnog vazdušnog saobraćaja, tako da se ponuda kapaciteta prevoza prilagodi:

a) potražnji saobraćaja za ili iz teritorije Strane ugovornice koja je odredila preduzeća;

b) potražnji postojećeg saobraćaja u područjima preko kojih se leti, s tim da se vodi računa o lokalnim i regionalnim linijama;

c) zahtevima ekonomične eksploatacije linija tranzitnog saobraćaja.

Član 7

(1) Odredjena preduzeća jedne Strane ugovornice saopštavaće Vazduhoplovnim vlastima druge Strane ugovornice, najkasnije 30 dana pre početka saobraćaja na linijama utvrdjenim prema članu 2, stav (2), vrstu saobraćaja, redove letenja, predvidjene tipove aviona i njihove oznake. Isto to važi i za kasnije izmene. Vazduhoplovne vlasti obe Strane ugovornice mogu u interesu bezbednosti vazdušne plovidbe i urednog prihvata vazduhoplova na zemlji tražiti izmene vremena sletanja koji su predvidjeni u redovima letenja.

(2) Vazduhoplovna vlast jedne Strane ugovornice dostaviće Vazduhoplovnoj vlasti druge Strane ugovornice, na njen zahtev, sve redovne ili druge statističke podatke odredjenih preduzeća, koji mogu biti u razumnoj meri zatraženi radi kontrolisanja kapaciteta prenosa koji odredjena preduzeća prve Strane ugovornice nude na linijama utvrdjenim prema članu 2, stav (2). Ovi statistički podaci sadržavaće sve elemente koji su potrebni da se ustanovi obim prenosa, mesto ukrcavanja i opredeljenja.

Član 8

(1) Zakoni i propisi jedne Strane ugovornice o ulasku, boravku, izlasku, kao i o ostalim radnjama vazduhoplova u medjunarodnom vazdušnom saobraćaju na i iznad njene teritorije primenjivaće se na vazduhoplove odredjenih preduzeća druge Strane ugovornice.

(2) Zakoni i propisi jedne Strane ugovornice o ulasku, boravku i izlasku putnika, posada, poštanskih pošiljki i robe, — kao što su devizni propisi, propisi o imigraciji, putnim ispravama, carini i sanitarnoj službi —, primenjivaće se na putnike, posade, poštanske pošiljke i robu koji se prenose vazduhoplovima odredjenih preduzeća druge Strane ugovornice, sve dok se nalaze u granicama njene teritorije.

Artikel 9

Jedes bezeichnete Unternehmen eines Vertragsstaates ist berechtigt, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates nach seiner Wahl ein Unternehmen dieses Vertragsstaates mit seiner Vertretung zu beauftragen und für die Verbindung mit dem gewählten Unternehmen bei diesem einen Bevollmächtigten zu ernennen. Der Bevollmächtigte kann nach Wahl des bezeichneten Unternehmens Staatsangehöriger des einen oder des anderen Vertragsstaates sein.

Član 9

Svako odredjeno preduzeće jedne Strane ugovornice ima pravo da na teritoriji druge Strane ugovornice izabere jedno preduzeće te Strane ugovornice za svoga zastupnika i naimenuje jednog svoga opunomoćenika kod toga preduzeća za održavanje veze. Opunomoćenik može prema izboru odredjenog preduzeća biti državljanin jedne ili druge Strane ugovornice.

Artikel 10

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einem Vertragsstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, werden von dem anderen Vertragsstaat für ihre Gültigkeitsdauer anerkannt, soweit sie den Mindestanforderungen entsprechen, nach denen in diesem Vertragsstaat solche Zeugnisse und Erlaubnisscheine ausgestellt werden. Jeder der beiden Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, die Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die seinen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, nicht anzuerkennen.

Član 10

Uverenja o plovidbenosti, diplome i dozvole izdate ili priznate od jedne Strane ugovornice, priznavaće druga Strana ugovornica dok su punovažne, ukoliko uslovi za njihovo izdavanje i priznanje odgovaraju minimalnim zahtevima prema kojima se takva uverenja o plovidbenosti, diplome i dozvole izdaju u toj Strani ugovornici. Svaka Strana ugovornica pridržava pravo da ne prizna diplome i dozvole koje je njenim državljanima izdala druga Strana ugovornica ili neka treća država.

Artikel 11

(1) Jedes von einem bezeichneten Unternehmen eines Vertragsstaates verwendete Luftfahrzeug hat in dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates folgende Papiere mitzuführen:

a) seinen Eintragungsschein,

b) sein Lufttüchtigkeitszeugnis,

c) die für jedes Mitglied der Besatzung erforderlichen Erlaubnisscheine,

d) sein Bordbuch,

e) die Genehmigungsurkunde zur Errichtung und zum Betrieb der Bordfunkstelle,

f) die Allgemeine Ein- und Ausflugserklärung,

g) gegebenenfalls eine Sondererlaubnis zur Beförderung besonderer Güterarten.

(2) Die Art der Übermittlung der Namen der Fluggäste wird von den bezeichneten Unternehmen geregelt.

Član 11

(1) Vazduhoplovi, koje upotrebljavaju odredjena preduzeća jedne Strane ugovornice moraju na teritoriji druge Strane ugovornice biti snabdeveni sledećim dokumentima:

a) uverenje o upisu;

b) uverenje o plovidbenosti;

c) potrebne dozvole za svakog člana posade;

d) putna knjiga;

e) dozvole za nošenje i upotrebu radiostanice koja se nalazi na vazduhoplovu;

f) pregled opterećenja vazduhoplova;

g) ako je potrebno, specijalna dozvola za prenos vazdušnim putem izvesnih kategorija robe.

(2) Odredjena preduzeća regulisaće način dostavljanja poimeničnih spiskova putnika.

Artikel 12

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die allgemein für ausländische Luftfahrzeuge im internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Član 12

Naknade koje se ubiraju u jednoj od Strana ugovornica za korišćenje vazduhoplovnih pristaništa i drugih vazduhoplovnih uredjaja od strane vazduhoplova odredjenih preduzeća druge Strane ugovornice, ne mogu biti veće od naknada koje se inače ubiraju od stranih vazduhoplova koji obavljaju medjunarodni vazdušni saobraćaj.

Artikel 13

(1) Die Vertragsstaaten gewähren hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Vergünstigungen:

a) Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände und der Bordverpflegung bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

Član 13

(1) Strane ugovornice priznaju vazduhoplovima, koji se od strane odredjenih preduzeća Strana ugovornica koriste isključivo za medjunarodni vazdušni saobraćaj, sledeće povlastice:

a) Vazduhoplovi odredjenih preduzeća jedne Strane ugovornice koji ulaze na teritoriju druge Strane ugovornice i iz nje ponovo izlaze uključujući gorivo i mazivo, rezervne delove, opremu i namirnice koji se nalaze na tim vazduhoplovima, — oslobodjeni su od carina i od ostalih dažbina za uvoz, izvoz i tranzit robe.

b) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die aus den in Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder

für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Buchstabe a bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise wieder ausgeführt werden.

Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

c) Treibstoffe und Schmieröle, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, genießen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit hinsichtlich der Zölle und sonstiger nationaler Abgaben, mit denen diese Waren belastet sind, sowie hinsichtlich etwaiger preislicher Vergünstigungen die gleiche Behandlung, die den anderen ausländischen Luftverkehrsunternehmen gewährt wird. Sollte ein Vertragsstaat in Anwendung dieses Grundsatzes keine Befreiung von den Zöllen und sonstigen nationalen Abgaben, mit denen diese Waren belastet sind, gewähren, hat auch der andere Staat das Recht, für die in seinem Hoheitsgebiet an Bord genommenen Treibstoffe und Schmieröle Zölle und die sonstigen nationalen Abgaben zu erheben.

(2) Soweit für die in Absatz 1 genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

b) Rezervni delovi i oprema:
koji se na teritoriji druge Strane ugovornice, pod kontrolom carinskih organa, demontiraju iz vazduhoplova navedenih pod a), odnosno koji se iznose iz tih vazduhoplova radi uskladištenja, kao i

koji se, pod kontrolom carinskih organa, uvoze za upotrebu tih vazduhoplova na teritoriju druge Strane ugovornice da bi se tamo uskladištili, —

oslobadjaju se od dažbina navedenih pod a) ako se montiraju pod kontrolom carinskih organa na navedene vazduhoplove, odnosno ako se u njih ukrcavaju, ili ako se ponovo izvoze sa teritorije druge Strane ugovornice na neki drugi način.

Isto oslobodjenje od dažbina priznaje se i za one rezervne delove i opremu koji se, pod kontrolom carinskih organa, uzimaju iz odgovarajućih skladišta drugih stranih preduzeća za medjunarodni vazdušni saobraćaj, koji se ugradjuju u navedene vazduhoplove ili koji se ukrcavaju u njih.

c) Gorivo i mazivo, koja se na teritoriji druge Strane ugovornice pod kontrolom carinskih organa ukrcavaju na vazduhoplove odredjenih preduzeća prve Strane ugovornice i koriste u medjunarodnom vazdušnom saobraćaju, uživaju, na bazi reciprociteta, u pogledu carina i ostalih dažbina za tu vrstu robe kao i u pogledu eventualnih povlašćenih cena isti postupak koji se primenjuje prema ostalim inostranim preduzećima za medjunarodni vazdušni saobraćaj. Ukoliko jedna Strana ugovornica u primenjivanju ovog postupka ne bude priznala oslobodjenje od carina i ostalih dažbina za ovu vrstu robe, druga Strana ugovornica ima pravo da za gorivo i mazivo koja se ukrcavaju na njenoj teritoriji ubira carinu i ostale dažbine.

(2) Roba navedena u stavu (1), ako se za nju ne ubiraju dažbine, ne podleže ni pod, za nju inače važeće, izvoznouvozne i tranzitne zabrane i ograničenja.

Artikel 14

(1) Die Tarife sind unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, eines normalen Gewinnes und der besonderen Gegebenheiten der Dienste angemessen festzusetzen. Hierbei ist den Grundsätzen Rechnung zu tragen, die im internationalen Luftverkehr maßgebend sind.

(2) Die Festsetzung der Tarife erfolgt für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen. Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung vorgelegt. Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nicht zustande oder erklärt sich eine Luftfahrtbehörde mit den ihr vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten die Tarife derjenigen Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen. Bis zu dieser Vereinbarung bleiben bestehende Tarife in Kraft.

Član 14

(1) Kod odredjivanja tarife vodiće se računa a ekonomičnosti eksploatacije, uobičajenoj zaradi i karakteristikama ugovornog saobraćaja. Pri tome vodiće se računa i o načelima koja su merodavna u medjunarodnom vazdušnom saobraćaju.

(2) Odredjena zainteresovana preduzeća utvrdiće sporazumno tarife za svaku liniju. Tarife utvrdjene na taj način biće predložene na odobrenje Vazduhoplovnim vlastima obe Strane ugovornice najkasnije 30 dana pre datuma od kada se nameravaju primeniti. U slučaju da se izmedju odredjenih preduzeća ne postigne saglasnost, ili ukoliko jedna Vazduhoplovna vlast ne prihvati predložene tarife, Vazduhoplovne vlasti obe Strane ugovornice sporazumno će odrediti tarife za one delove linija za koje nije postignuta saglasnost. Postojeće tarife ostaju na snazi dok se ne postigne ta saglasnost.

Artikel 15

(1) Jeder Vertragsstaat wird den in seinem Hoheitsgebiet in Not geratenen Luftfahrzeugen, die von den bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, die Hilfe leisten, die er seinen eigenen Luftfahrzeugen im internationalen Fluglinienverkehr leisten würde. Diese Verpflichtung erstreckt sich in gleichem Maße auf Nachforschungen nach verschollenen Luftfahrzeugen.

(2) Bei einem Unfall eines in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugs, der Todesfälle, schwere Verletzungen oder ernstliche Beschädigungen des Luftfahrzeugs zur Folge hat, wird der Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, eine Untersuchung über die Ursache und Umstände des Unfalls einleiten. Der Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, wird ermächtigt, Beobachter zu entsenden, die an der Untersuchung teilnehmen. Die Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, der die Untersuchung vorgenommen hat, wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates den technischen Untersuchungsbericht übermitteln.

Član 15

(1) Svaka Strana ugovornica će na svojoj teritoriji pružiti pomoć vazduhoplovima preduzeća druge Strane ugovornice koji bi bili u opasnosti na isti način kao da se radi o njenim sopstvenim vazduhoplovima koji obavljaju medjunarodni saobraćaj. Ova obaveza se proteže u istoj meri na traganje za nestalim vazduhoplovima.

(2) U slučaju udesa jednog vazduhoplova naznačenog pod stavom (1) koji bi prouzrokovao smrtne slučajeve, teške povrede ili ozbiljnije oštećenje, vazduhoplova, Strana ugovornica na čijoj se teritoriji desio udes, povešće izvidjanje o uzrocima i okolnostima udesa. Strana ugovornica u kojoj je vazduhoplov upisan, ovlašćena je da pošalje posmatrače koji će učestvovati u izvidjanju. Vazduhoplovna vlast Strane ugovornice koja je vršila izvidjanje, dostaviće Vazduhoplovnoj vlasti druge Strane ugovornice tehnički izveštaj o izvidjanju.

Artikel 16

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen Angelegenheiten herbeizuführen, welche die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans betreffen.

Član 16

Vazduhoplovne vlasti Strana ugovornica savetovaće se po potrebi, kako bi se postigla tesna saradnja po svim pitanjima koja se odnose na primenu i tumačenje ovog Sporazuma ili plana linija.

Artikel 17

(1) Zur Erörterung der Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 16 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Änderungen dieses Abkommens werden entsprechend dem in Artikel 22 vorgesehenen Verfahren vereinbart.

(3) Änderungen des Fluglinienplans werden durch Notenwechsel vereinbart.

Član 17

(1) Svaka Strana ugovornica može u svako vreme zahtevati savetovanje radi rasmatranja izmena ovog Sporazuma ili plana linija. Isto važi za rasmatranje tumačenja i primene Sporazuma u slučaju da je savetovanje prema članu 16 ostalo bez uspeha. Savetovanje počinje u roku od 60 dana od prijema zahteva.

(2) Izmene ovog Sporazuma utanačavaće se shodno postupku predvidjenom u članu 22.

(3) Izmene plana linija utvrdjivaće se razmenom nota.

Artikel 18

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht innerhalb von 90 Tagen nach den Artikeln 16 und 17 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter bestellt und diese sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Wenn die Schiedsrichter nicht innerhalb von 60 Tagen nach der Bekanntgabe der Absicht eines Vertragsstaates, ein Schiedsgericht anzurufen, bestellt worden sind, oder wenn die Schiedsrichter sich nicht innerhalb einer weiteren Frist von 30 Tagen über einen Vorsitzenden einigen können, kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes in Den Haag bitten, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

Član 18

(1) Ukoliko nesporazum u pogledu primene ili tumačenja ovog Sporazuma ne bi mogao biti rešen u roku 90 dana u smislu člana 16 i 17, on će, na traženje jedne Strane ugovornice, biti podnet arbitražnom sudu.

(2) Arbitražni sud se obrazuje prema potrebi na taj način što svaka Strana ugovornica imenuje po jednog sudiju koji će se sporazumeti o pretsedniku koji mora biti državljanin neke treće države. Ako sudije ne budu odredjeni za vreme od 60 dana pošto jedna Strana ugovornica izvesti o svojoj nameri da se obrati arbitražnom sudu, ili ako se, u roku daljih 30 dana, sudije ne mogu složiti u izboru pretsednika, svaka Strana ugovornica može zamoliti Pretsednika Medjunarodnog suda pravde u Hagu da izvrši potrebna naimenovanja. U slučaju da je Pretsednik Medjunarodnog suda pravde u Hagu državljanin jedne od Strana ugovornica, ili da je sprečen, njegov zamenik izvršiće ta naimenovanja.

(3) Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst und entscheidet mit Stimmenmehrheit. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind für beide Vertragsstaaten bindend.

Artikel 19

Die Vertragsstaaten teilen dieses Abkommen, alle seine Änderungen und die Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 17 Absatz 3 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mit, soweit sie hierzu verpflichtet sind.

Artikel 20

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt.

Artikel 21

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endigt 12 Monate nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 22

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Belgrad ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

GESCHEHEN zu Bonn am 10. April 1957 in zwei Urschriften, jede in deutscher und serbokroatischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland	Für die Föderative Volksrepublik Jugoslawien
gezeichnet:	gezeichnet:
von Brentano	Dušan D. Kveder

(3) Arbitražni sud utvrdjuje svoj postupak i odlučuje većinom glasova. Svaka Strana ugovornica snosi troškove za svog člana. Ostale troškove snose obe Strane ugovornice podjednako. Odluke arbitražnog suda su obavezne za obe Strane ugovornice.

Član 19

Strane ugovornice će obavestiti Organizaciju medjunarodnog civilnog vazduhoplovstva, ukoliko su na to obavezane, o ovom Sporazumu i svim njegovim izmenama, kao i razmeni nota prema članu 2 stav (2) i svim izmenama prema članu 17, stav (3).

Član 20

Ovaj Sporazum zamenjuje sve dosadašnje sporazume izmedju Strana ugovornica iz oblasti civilnog vazduhoplovstava.

Član 21

Svaka Strana ugovornica može ovaj Sporazum u svako doba otkazati. Sporazum prestaje da važi 12 meseci od dana kada druga Strana ugovornica primi obaveštenje o tome, osim ako na osnovu dogovora izmedju Strana ugovornica otkaz ne bude povučen pre isteka tog roka.

Član 22

(1) Ovaj Sporazum podleže ratifikaciji. Razmena ratifikacionih instrumenata izvršiće se što je pre moguće u Beogradu.

(2) Sporazum stupa na snagu 30 dana posle razmene ratifikacionih instrumenata.

SAČINJENO u Bonnu, 10. aprila 1957 godine u dva originalna primerka svaki na nemačkom i srpsko-hrvatskom jeziku, pri čemu oba teksta imaju podjednaku snagu.

Za Saveznu Republiku Nemačku	Za Federativnu Narodnu Republiku Jugoslaviju
potpis:	potpis:
von Brentano	Dušan D. Kveder